

**SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES.
RESPONSABILIDAD CIVIL DEL ASEGURADO. CONTRIBUCIÓN
DE LA VÍCTIMA AL DAÑO. LIMITACIÓN DEL DERECHO A
INDEMNIZACIÓN¹**

Pilar Domínguez Martínez

Profesora Contratada Doctora de Derecho Civil

Centro de Estudios de Consumo

Universidad de Castilla-La Mancha

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 23 de octubre de 2012, asunto C 300/10

El Derecho comunitario no se opone a las disposiciones nacionales que, en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores, permiten limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados por la contribución de la víctima al daño con la consiguiente limitación del derecho a indemnización.

En el asunto C-300/10, el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) plantea al Tribunal de Justicia de la Unión Europea una petición de decisión prejudicial con el fin de determinar si los artículos 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad del artículo 2, apartado 1, de la Directiva 84/5/CEE

¹ Trabajo realizado con la ayuda del proyecto "Grupo de investigación y centro de investigación CESCO: mantenimiento de una estructura de investigación dedicada al Derecho de consumo" concedido por el Ministerio de Economía y Competitividad, DER 2011-28562 (Resolución de 23 de diciembre de 2011).

del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles y de los artículos 1 y 1 *bis* de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles deben interpretarse en el sentido de que se oponen a las disposiciones nacionales, concretamente, los artículos 503, apartado 1, 504, 505 y 570 del Código Civil portugués, según los cuales, en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores, permiten limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados y, en consecuencia, la indemnización de dicho pasajero con cargo al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles por el único motivo que ha contribuido a la producción de los daños, profundos cortes en la cabeza y en la cara, dado que viajaba en el asiento contiguo al del conductor sin llevar puesto el cinturón de seguridad, en contra de lo que exige la legislación nacional.

Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre, el Sr. Marques Almeida por los daños sufridos como consecuencia de un accidente de circulación, contra la aseguradora del otro vehículo implicado, contra el propietario del vehículo sin seguro, contra su conductor, y contra el Fondo de Garantía Automóvil, al no disponer uno de los vehículos implicados de ningún seguro válido y eficaz contratado con alguna aseguradora en la fecha en que se produjo el siniestro, la acción se dirige.

El Tribunal de Justicia declara, con carácter previo, que el artículo 1 *bis* de la Directiva 90/232/CEE, en su versión modificada por la Directiva 2005/14, no es aplicable a los hechos del litigio principal pues esta disposición sólo se refiere al derecho a indemnización de los daños sufridos por los peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas y el momento de la colisión que le ocasionó los daños sufridos, el Sr. Marques Almeida era pasajero de un vehículo automóvil.

Del tenor de las Directivas señaladas, según el Tribunal, se obliga a los Estados miembros a garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente, es decir, que la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos con estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro y concreta, en particular, los tipos de daños y los terceros perjudicados que debe cubrir dicho seguro (véanse las sentencias, antes citadas, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, apartado 27; Carvalho Ferreira Santos, apartado 27, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, apartado 24).

Resulta significativa la distinción que hace el TJUE entre la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a los terceros por la circulación de vehículos automóviles, garantizada y definida por la normativa de la Unión, y el alcance de la indemnización a estos últimos en virtud de la responsabilidad civil del asegurado, garantizada y regulada por el Derecho nacional. Precisa por ello el Tribunal que la finalidad de estas Directivas no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros, pues en el estado actual del Derecho de la Unión, éstos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos, no obstante la obligación de garantizar que esta responsabilidad civil esté cubierta por un seguro como ha sido dicho.

Como señala el Tribunal, las disposiciones nacionales que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de los vehículos no pueden privar a estas Directivas de su efecto útil, lo que tendría lugar, cuando, basándose en la participación de la víctima en la producción del daño, definida con arreglo a criterios generales y abstractos, denegara a la víctima el derecho a ser indemnizada con cargo al seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles o limitara este derecho de manera desproporcionada, afectando a la misma cobertura (véanse, en este sentido, las sentencias, antes citadas, Candolin y otros, apartado 35, y Farrell, apartado 35). Sin embargo, según el Tribunal, este derecho sólo puede limitarse en circunstancias excepcionales, sobre la base de una apreciación individual por el régimen nacional de responsabilidad civil en materia de accidentes de circulación, como ocurre en el caso enjuiciado. (En el mismo sentido, puede verse la sentencia Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, antes citada, apartado 29).

En efecto, los artículos 503 y 504 del Código Civil portugués establecen una responsabilidad objetiva en caso de accidente de circulación, pero que, con arreglo al artículo 505 de dicho Código, la responsabilidad por riesgo prevista por el artículo 503, apartado 1, del mismo Código se excluye únicamente, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 570 de este Código, si el accidente es imputable a la víctima o a un tercero o si resulta de un caso de fuerza mayor. El artículo 570, apartado 1, del Código Civil portugués precisa que, cuando la culpa de la víctima haya contribuido a la irrogación o al agravamiento de los daños, ésta puede verse privada de indemnización parcial o totalmente, en consonancia con la apreciación del órgano jurisdiccional competente sobre la gravedad de las culpas respectivas y las consecuencias que de ellas resultan. Dicha normativa nacional no tiene por efecto excluir de oficio ni limitar de manera desproporcionada el derecho a ser indemnizado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil del conductor del vehículo implicado, por tanto, no afecta a la garantía, prevista por el Derecho de la Unión, de que la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, determinada en virtud del Derecho nacional aplicable, quede cubierta por un seguro.

En estas circunstancias concluye el Tribunal de forma contundente que el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE, el artículo 2, apartado 1, de la Directiva

84/5/CEE y el artículo 1 de la Directiva 90/232/CEE deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a las disposiciones nacionales que, en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores, permiten limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados.